

## Практика на Върховния касационен съд по приложението на чл. 343 от НК (2012-2014 г.)

Ралица Костадинова

*The practice of the Supreme Court of Cassation on the application of art. 343 of Criminal Code (2012-2014): This paper was provoked by some interesting decisions of supreme judges in the last 2 years. They deal with the specifics of an accident (absence-of-fault acts) and the specific forms of the actus reus (the offence which inflicted the criminal result).*

**Key words:** Criminal law, Supreme Court of Cassation, Accident, Absence-of-fault acts

### ВЪВЕДЕНИЕ

Същността на престъпленията, засягащи транспортната безопасност и тяхното определяне като транспортните престъпления е била обект на научните ми търсения и публикации [1]. Без да се връщам назад и да повтарям вече формулирани положения относно признаците на отделните състави, ще направя преглед на някои решения във връзка със същинското транспортно престъпление по чл. 343 от Наказателният кодекс (НК), постановени от Върховния касационен съд (ВКС) през последните две години. Интересът към подобна тема бе породен от следното:

Първо, единственият публикуван сборник с практика по транспортните престъпления обхваща делата до 2002 година [2].

Второ, убеждението ми, че брилянтната юридическа мисъл на върховните съдии трябва да бъде източник на вдъхновение и правна грамотност за всички нас;

Трето, констатацията на други пеналисти, че „неприучени да разбират и тълкуват закона, при липсата на указания от страна на ВКС, съдиите от районните и окръжните съдилища и прокурорите от съответните прокуратури се лутат в делата си и последиците са – смехотворни актове, които биха били прекрасен източник на забавления, ако с тях не се засягаха сериозно права и интереси.“ [3, с. 313].

### ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Изходна точка в настоящия доклад е разбирането, че съдебните решения не са източници на българското наказателно право. Като служат за доизясняване съдържанието на установените в НК норми, те могат да бъдат форма на съдебно тълкуване [4, с. 112]. Тяхната задължителност е единствено в рамките на делото, по което са установени, в този смисъл тяхната сила на пресъдено нещо е относителна [7, с.98]. В този смисъл настоящия доклад има за цел да популяризира разсъждения на върховните магистрати по транспортни дела и да обогати правната култура на пеналистите, занимаващи се с транспортна престъпност.

2. Често срещана защитна теза по делата за транспортни престъпления е твърдението, че е налице едно от изключващите вината обстоятелства, а именно случайното деяние. Неговото доказване води до единствения извод, че макар и да са причинени вреди на участник в движението, то деянието е невиновно и непрестъпно. Липсата на транспортно престъпление в този случай се обяснява с невъзможността на водача да предотврати пътното произшествие. Изводът за наличието на случайно деяние във всеки конкретен случай на същинското транспортно престъпление (чл. 343 от НК) е предпоставен от доказването на факта, че деецът не е бил в състояние да предвиди съставомерните последици. Моментът, в който се преценяват неговите психически преживявания, съвпада с времето на извършване на изпълнителното деяние, защото само до края на този момент деецът би могъл да прекъсне деянието, за да предотврати настъпването на общественоопасните последици.

3. За транспортните престъпления този момент е конкретизиран, а именно т. нар. „опасна зона“. Тя представлява най-малкото разстояние, на което едно превозно средство може да бъде спряно от момента на появяване на препятствието на пътя. В нея се включват времето за реакция на водача и за задействане на спирачния механизъм, превърнато в метри и спирания път. Ето защо, когато препятствието се появи изненадващо в опасната зона за спиране, деецът не може да предотврати настъпването на вредните последици и е налице случайно деяние [5, с. 124-125]. Следва да се отбележи, че още преди приемането на действащия НК през 1968 г. в наказателноправната теория се е приемало, че тъй като водачът се е движел с не-позволена скорост, при остри завой и наклон надолу е нарушил правила за безопасност, поради което не е налице случайно деяние [6, с. 409]. Следователно възникването на препятствието в опасната зона на водача не е единственият критерий за преценка наличието на случайно деяние. Наред с това **деецът следва да не допуснал нарушение на правила за безопасност**. *„Казано по друг начин, подсъдимият следва да не е нарушил никое правила за движение по пътищата, което е в причинна връзка с причинената смърт на потърпевшия. А гореизложеният разбор на обстоятелствата в процесния казус водят до извод за допускане на вменено нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1 ЗДП, пряко свързано с настъпилите обществено-опасни последици.“* [8].

4. По конкретно дело, решавано от ВКС, е установено, че скоростта на водача е била около 87 км/ч и възприемането на пешеходецът е станало в т. нар. опасна зона. Въпреки това съдът приема, че не е налице случайно деяние, защото водачът сам се е поставил в невъзможност да реагира с намаляване на скоростта и да спре при възникването на опасността. Той е трябвало да управлява автомобила с около 50 км/ч, защото *«...е бил длъжен да знае, че в тъмните часове на денонощието, когато видимостта поначало е силно ограничена и допълнително се влошава при наличието на насрещно движение, налагащо ползването преимуществено на късите светлини, управляването на моторно превозно средство със скорост, близка до максимално допустимата за него, е предпоставка за възникване на пътни инциденти. Движението нощно време и на къси светлини налага при всички случаи намаляване на скоростта до величина, позволяваща безопасно спиране при възникване на опасност в осветения пред превозното средство участък.»*[9].

5. Следва да се отбележи и неприложимостта на т. 11 от Тълкувателно решение № 28/84 на Върховния съд, тъй като според действащия ЗДП водачите не са длъжни да намаляват скоростта, когато преминават покрай превозно средство с животинска тяга. ВКС приема, че опасността е възникнала, когато каруцарят е предприел неправомерна маневра. Действително водачът е *«възприел движещата се в насрещното платно каруца от около 170 м, от който момент е била налице взаимна видимост между водачите на двете превозни средства. В този момент обаче каруцата все още не е представлявала опасност за движението, тъй като превозното средство с животинска тяга се е движело праволинейно в своята лента. Каруцата е станала опасност за движението от момента, в който каруцарят е предприел навлизане в платното за движение на подсъдимия, в нарушение на правилата за движение, предписващи му задължение да пропусне движещия се на право автомобил. Въззивният съд правилно е определил момента, от който каруцата е станала опасност за движението, и на тази база е извел верни доказателствени изводи. Неиздържана е тезата, че подсъдимият е бил длъжен да намали скоростта, респективно, да спре от момента, в който за първи път е възприел каруцата. В този момент превозното средство с животинска тяга все още се е движело правомерно на пътното платно. Каруцарят също е участък в движението и за него важат правилата по ЗДП и ППЗДП. Съгласно чл. 143-145*

ППЗДП, водачите на превозни средства с животинска тяга са длъжни да упражняват надзор на животните и да избягват създаване на опасност за движението. Всеки водач на превозно средство следва да се движи правомерно на пътното платно [10].

6. Прави впечатление честото позоваване в съдебната практика на чл. 5, ал. 1, т.1 от Закона за движение по пътищата (ЗДП), когато се описва изпълнителното деяние на същинското транспортно престъпление. Според текста на разпоредбата всеки участник в движението по пътищата „с поведението си не трябва да създава опасности и пречки за движението, не трябва да поставя в опасност живота и здравето на хората и да причинява имуществени вреди“. Във връзка с това с основание касационната инстанция приема, че „...5, ал. 1, т. 1 ЗДП е общо предписание за поведение на участниците в движение по пътищата, невъвеждащо конкретно задължение /каквото има в ЗДП/, чието неспазване да е в пряка причинна връзка с настъпилia противоправен резултат... „ [11].

7. Такива конкретни задължения установява чл. 20 от ЗДП в своите две алинеи. Те описват различни форми на нарушения на транспортната безопасност, чието едновременно проявление чрез едно деяние е невъзможно. Тази позиция е аргументирана съдия Теодора Стамболиева:

„Ал. 1 (на чл. 20) въвежда изискване управляваното ПС (превозно средство) да бъде непрестанно контролирано - водачът да бъде фокусиран в максимална степен върху управлението, да следи всеобхватно и непрекъснато пътната обстановка и движението на колата по пътя и в хода на процеса да не отклонява вниманието си. Нарушавайки тази разпоредба, той сам става опасност за движението или се поставя в положение да не възприеме породена такава. Казаното няма нищо общо с поддържащия режим на скоростта и както теорията, така и съдебната практика неотклонно са възприемали тази позиция...Различно е положението при чл. 20, ал. 2 ЗДП. И двата варианта на този текст въвеждат движение с несъобразена с пътната обстановка скорост, която е в рамките на максималнодопустимите граници, наред с несвоевременна реакция на водача на възникналата опасност. Реакцията се определя от интензитета на опасността, поради което е въведено задължение за съответно избиране на скоростта на движение и намаляването ѝ или спиране в случай на необходимост...Казано по друг начин, **когато обвинението касае вменено на дееца поведение за нарушение на режима на скоростта по силата на чл. 20, ал. 2 ЗДП, е възможно да е налице такова по изр. 2 на ал. 2 на чл. 20 ЗДП, при положение, че водачът е изпълнил императивните си задължения по изр. 1. ...Изложеното, пренесено спрямо конкретното наказателно производство, дава възможност за правни изводи в две насоки. Недопустимо е да има връзка между чл. 20, ал. 2 и ал. 1 ЗДП, както ВтОП е повдигнала обвинение на Д.. От една страна фактологическото обосноваване е свързано с режима на скоростта и възведеното съотношение с неконтролирането на МПС е незаконосъобразно. От друга - не се посочва никакво различно поведение, подведено под нормата на чл. 20, ал. 1 ЗДП, което да е в пряка причинна връзка с настъпилата смърт на пострадалия и коментирането да се основава на подобно възражение.“ [11].**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Краткият преглед на някои решения на ВКС показва, че практически проблеми при същинското транспортно престъпление съществуват. Тяхното преодоляване е възможно, както чрез задължителните указания на касационната инстанция по конкретните дела, така и чрез търсенето на теоретични разрешения. Форматът на днешната конференция даде възможност за очертаване на възможните теми за размисъл

и подчерта полезността от съвместните усилия на теорията и практиката в наказателното право.

#### ЛИТЕРАТУРА И ЦИТИРАНА СЪДЕБНА ПРАКТИКА

- [1] **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, София, Сиела, 2012.
- [2] Транспортни престъпления. Съдебна практика 1968–2002, София, Феня, 2004.
- [3] **Гунева, М.** Кризата в наказателното правораздаване и ролята на Върховния съд за преодоляването ѝ чрез тълкуване на наказателноправните норми. В: International research conference, "Challenges to Higher Education and Research in the Global Economic Crisis", Burgas, 25 - 26 June 2010.
- [4] **Ненов, Ив.** Наказателно право на Република България. Обща част. Нова редакция Ал. Стойнов. Кн.1, София, Софи -Р, 1992.
- [5] **Владимиров, Р, К. Христова, Н. Стефанов.** Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика, София, Сиела, 2009.
- [6] **Ненов, Ив,** Наказателно право, Особена част. Том 2, 1959.
- [7] **Ташев, Р.** Обща теория на правото. София, Сиби, 2007.
- [8] **Решение № 300 от 25.06.2012 г. на ВКС по н. д. № 947/2012 г., II н. о., НК, докладчик съдията Теодора Стамболова.**
- [9] **Решение № 533 от 17.12.2012 г. на ВКС по н. д. № 1954/2012 г., III н. о., НК, докладчик съдията Саша Раданова.**
- [10] **Решение № 494 от 13.11.2012 г. на ВКС по н. д. № 1480/2012 г., I н. о., НК, докладчик съдията Красимир Шекерджиев.**
- [11] **Решение № 222 от 26.05.2014 г. на ВКС по н. д. № 539/2014 г., II н. о., НК, докладчик съдията Теодора Стамболова.**

#### За контакти:

Гл. ас. д-р Ралица Костадинова, Департамент Право, Нов Български университет тел. 0888605421, e-mail: rkostadinova@nbu.bg